



AIFFLA INFO

Ausgabe: Nummer 10

Datum: März 2022

AIFFLA PR Manager: Samuel Rachdi
Im oberen Gern 52, CH-8409 Winterthur, Schweiz
www.aiffla.com
PR-RP@aiffla.com

Sehr geehrte Genossenschafter

Die AIFFLA INFO dienen als internes Mitteilungsorgan der Internationalen Genossenschaft zur Förderung der Eisenbahnen Lateinamerikas und geben Ihnen, werte Genossenschafter, von Zeit zu Zeit Einblick in unsere Aktivitäten. Mit freundlichen Grüßen Ihr AIFFLA PR Manager Samuel Rachdi

WICHTIGE MITTEILUNG AN ALLE GENOSSENSCHAFTER

Aus verschiedensten Gründen, besonders auch wegen der Schliessung des **FAHRPLANCENTERS** ist dies die letzte auf Papier erscheinende **AIFFLA INFO**.

Aber Sie weiterhin zu Lateinamerika und besonders zu den von AIFFLA eingehend beobachteten Bahnen und eventueller neuer Projekte informiert und dies inskünftig noch etwas häufiger. Durch die oben erwähnten Gründe werden die Publikationen **FAHRPLANCENTER NEWS**, **VOLTA O TREM** des Vereins Freunde Lateinamerikanischer Bahnen und die **AIFFLA INFO** zusammenggelegt und ab 2023 nur noch in elektronischer Form auf <https://www.fahrplancenter.com/FC-NEWS.html> erscheinen. Schauen Sie also immer wieder in die neue Seite, es wird sich lohnen.

AIFFLA, Internationale Genossenschaft für Entwicklung lateinamerikanischer Bahnen

Jahresbericht 2019-2020 des Präsidenten

Nach unserer letzten Generalversammlung, die am 07.06.2019 im Fahrplancenter Winterthur stattfand, ahnten wir nicht, was die nahe Zukunft an tiefgreifenden Einschränkungen und Änderungen bringen würde. Ab den ersten Monaten von 2020 wurden Reisen nach Lateinamerika faktisch unmöglich; mit nahestehenden Menschen wurde der Kontakt über lange Zeit auf die Kanäle der elektronischen Kommunikation beschränkt. Die Tätigkeit von AIFFLA fokussierte in dieser Periode auf die Beobachtung der Entwicklungen in unserem Interessengebiet. All die Lockdowns trafen die Sparte Personenverkehr empfindlich, während es im Güterverkehr doch einige positive Entwicklungen gab. Nun macht es den Anschein, dass in Sachen Pandemie das Ende des Tunnels nahe ist. Das bedeutet, dass AIFFLA etwas Ordnung ins eigene Haus bringen muss – deshalb die Generalversammlung, die aus Gründen der zeitlichen Verfügbarkeit der Verwaltung auf schriftlichem Weg durchgeführt wird. Danach können wir den Blick nach vorne richten, bestehende und neue Ideen aufnehmen und entwickeln. Die nächste Generalversammlung soll 2023 wieder als Präsenz-anlass stattfinden.

Ihnen, liebe Genossenschafterinnen und Genossenschafter, danke ich dafür, dass Sie uns gewogen geblieben sind. Meinen Vorstandskollegen und Revisoren gebührt der Dank für die

Erladigung der anfallenden laufenden Arbeiten. Und zu guter Letzt ein "Shoutout" für unseren PR-Manager und Webmaster Samuel Rachdi, der uns mit seiner positiven Kraft und Optimismus in Schwung hält!

Einige aktuelle Nachrichten aus unseren "Zielobjekten" finden Sie in dieser AIFFLA-Info.

Zürich, 25.03.2022

Peter Lais
Präsident AIFFLA

MELDUNGEN **CHILE**

TALCA - CONSTITUCIÓN

Die Meterspurstrecke war während der Pandemie nur wenige Male ausser Betrieb, aber rund 15 Monate lang wurde mit einem reduzierten Fahrplan und nur für Anwohner gefahren. Seit November 2021 wird wieder ganz normal gefahren (13 Fahrten je Woche und Richtung). Allerdings wurden über diese Zeit die Reparaturen an der Strecke ausgesetzt und sind noch nicht wieder aufgenommen worden. Angeblich sollen die Arbeiten etwa ab Mai wieder starten. In der Region beschwert man sich ziemlich heftig, da die Lieferung neuer Fahrzeuge noch nicht absehbar ist. Der Grund dazu ist allerdings nicht bei der EFE zu finden, sondern bei den bislang eben nicht eingegangenen Angeboten. Einzig die chinesische Industrie zeigte sich betont ablehnend und lieferte schlussendlich nur die verschiedenen Breitspurzüge (Bio-Bio S-Bahn; S-Bahn Rancagua und Victoria-Temuco). Die Ferrostaal Triebwagen leiden unter der starken Auslastung, so kommt es nach aktuellen Meldungen jeden Monat zu 1 bis 2 Zwischenfällen, bei welchen das Zugpersonal auf offener Strecke Reparaturen vornehmen muss und dadurch Ankunftsverspätungen von 1 bis 10 Stunden entstehen.

Am 07.02.2022 kollidierte ein Triebwagen mit einem umgefallenen Baum und das Fahrzeug war wegen kaputter Fenster 48 Std. ausser Betrieb.

Seit Dezember werden auch wiederholt in- und ausländische Touristen in den Zügen gezählt, meist früh nach Constitución und am Abend zurück. Dies zeigt das ungebrochene Interesse auch im Tourismus diese Strecke zu nutzen.

Das vorliegende Modernisierungsprojekt für die 88 km lange Strecke sieht eine Gesamtinvestition von US\$13,7Mio. vor, die bereits reserviert sind. Dies umfasst, Sanierung des ganzen Gleiskörpers, Erneuerung aller Stationen und Haltestellen, die Beschaffung von 3 Zweirichtungstriebwagen und Bau einer Unterhaltsanlage in Talca. Die grosse Brücke über den Rio Maule bei Constitución wird saniert und bekommt auch eine bessere Strassendecke um als kombinierte Brücke genutzt zu werden. Die Firmen Bom Sinal (Brasilien) und CAF (Spanien) haben bislang als einzige Interesse an der Fahrzeuglieferung gezeigt.

URUGUAY

CEFU

Das vom Verein FLB unterstützte Projekt Brill 55 104 des Vereins CEFU wurde wieder reaktiviert, nachdem die Mitglieder wieder in die Werkstätten von Peñarol durften. Die Arbeiten am Triebwagen wurden zügig weitergeführt. Am 02.10.2021 wurden erstmals öffentliche Fahrten im Bereich des Bahnhofes von Peñarol durchgeführt. Da noch nicht alle Sitze saniert und wieder eingebaut sind, mussten zahlreiche Leute stehen. Doch insgesamt verläuft die Wiederinbetriebnahme sehr erfolgreich.

PERU

LIMA – HUANCAYO / HUANCAYO – HUANCVELICA

Pandemiebedingt wurde 2020 jeglicher Personenverkehr auf diesen zwei Strecken eingestellt.

Ferrocarril Central bestätigt, dass der Touristenzug bis auf weiteres nicht verkehren könne, da die Pandemie noch nicht beendet sei (sonderbar ist, dass jedoch Züge von PeruRail ab Cuzco verkehren dürfen). Wann und ob der Verkehr Lima – Huancayo wieder aufgenommen wird, ist weiterhin unklar.

Noch schwieriger gestaltet sich die Sache mit dem Tren Macho Huancayo – Huancavelica. Sein Betrieb wurde ebenfalls pandemiebedingt im März 2020 eingestellt, doch 2021 soll er für kurze Zeit wieder gefahren sein. Es stand aber nur eine Komposition im Einsatz, die jedoch täglich ausser Mittwoch eine Hin- und Rückfahrt bewältigte. Die internationale Ausschreibung schlug 2021 wieder fehl und die Regierung hat nun eine 7. Ausschreibung für die zweite Jahreshälfte 2022 vorgesehen. Diese Ausschreibung erfolgt allerdings zusammen mit der Konzessionierung einer neuen Hauptstrasse in Nord-Süd-Richtung durch das Hochland. Es ist noch unklar, ob diese besser ausgebaute Strasse, dann die Bahn ersetzen soll. Das Transportministerium sei dabei diese Möglichkeit zu prüfen.

Ende Februar 2022 forderten die Gouverneure der Region von der Regierung in Lima die sofortige Wiederaufnahme des Bahnbetriebes nach Huancavelica, doch bis März 2022 blieb dies unbeantwortet.

TACNA – ARICA

War die pandemiebedingte Stilllegung dieser Bahn am 16. März 2020 deren Todesstoss? Tatsache ist, dass in den darauf folgenden Monaten in Tacna verschiedene Bauten bis ans Gleis erstellt wurden und sogar die örtliche Stromgesellschaft mindestens einen Strommast ins Gleis stellte. Es soll auch zum Diebstahl einiger Schienen gekommen sein.

Doch das Thema scheint nicht beendet zu sein. Im September 2021 meldete sich die Freihandelszone Tacna (Zofratacna) zusammen mit der Wirtschaftskammer von Arica zu Wort. Die beiden Institutionen haben die Möglichkeiten zur Reaktivierung geprüft und kamen auf verblüffende Zahlen. Nach einem Ausbau könne man mit modernen Fünf-Wagen-Zügen bis 7 Mio. Passagiere im Jahr befördern, was etwa 50% aller Reisen zwischen den 2 Städten ausmache. In dieser Zahl befindet sich auch ein Vorortverkehr innerhalb von Tacna mit 4 Haltestellen. Nicht eingerechnet wurde der Güterverkehr, der jedoch zwischen dem Hafen Arica und der Zofratacna ein hohes Potenzial habe. Die Sache muss verfolgt werden.

BRASILIEN

FERROVIA DO CONTESTADO

Im Juni 2021 entstand eine neue lokale Initiative zum Erhalt und zur Wiederinbetriebnahme der ganzen Strecke von Mafra über Porto União da Vitória bis Marcelino Ramos. Darin wird festgehalten, dass die rentabelste Version jene für Personen- und Güterverkehr sei. Das Anliegen ist nun bei der Regierung des Staates Santa Catarina und Abgeordnete haben bereits ihre Unterstützung signalisiert. Es ist klar, dass für die Umsetzung auch Bundeshilfe aus Brasília notwendig sein wird. Weiterhin sind auch verschiedene Gemeinden an der Einrichtung lokaler Touristenzüge interessiert, wie zwischen Mafra und

Porto União oder in Videira. Durch die Pandemie wurden jedoch die Anstrengungen verlangsamt oder unterbrochen, doch die politische Linie scheint unverändert.

Die Vereinigung ABPF hat auch den Corona bedingten Betriebsunterbruch 2020/2021 auf dem sonst recht aktiven Abschnitt Piratuba – Marcelino Ramos zur weiteren Streckensanierung genutzt. So wurden Unterspülungsgefährdete Abschnitte besser mit Drainagen abgesichert und zahlreiche Schwellen ausgetauscht. Im Laufe von 2021 wurde dann der reguläre Verkehr mit dem Dampfzug wieder aufgenommen, wofür auch die Dampflok noch einer gründlichen Revision unterzogen wurde.

Rund um diese Bahn gelang es der ABPF 2021 zahlreiche Sonderzüge mit Dieseltraktion für Touristen verkehren zu lassen. Schwerpunkt waren die Abschnitte im benachbarten Staat Rio Grande do Sul, so um Gaurama, unweit von Marcelino Ramos oder an den Anschlussstrecken nach Guaporé und Santo Angelo. Alle Züge wurden extrem gut benutzt und durch die pandemiebedingten Reduktionen der Sitzplätze mussten sehr viele Passagiere abgewiesen werden. Dies unterstrich jedoch einmal mehr, dass in dieser Region, mit einem relativ breiten sozialen Mittelstand ein grosses Potenzial an Passagieren besteht und sich solche Züge, wie auch Regelzüge kostendeckend oder gar gewinnbringend betreiben lassen. Es braucht nur die Anschubfinanzierung für die Infrastruktur und die Fahrzeugbeschaffung.

ARGENTINIEN

LA TROCHITA

Die ganze Schmalspurbahn war pandemiebedingt ab 2020 bis gegen Ende 2021 ausser Betrieb.

Die inzwischen drei Betriebe an der 402 km langen Strecke waren jedoch nicht untätig.

Tren Patagonico hat die Dampfloks für die Strecke Ingeniero G. Jacobacci - Ojos de Agua saniert und an der Station Ojos de Agua einen Gedeckten Hochbahnsteig am Gleis errichtet, um den Passagieren das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. In Empalme, wo die Schmalspurbahn in die Breitspur aus San Carlos de Bariloche mündet, wurde alles erneuert und aus alten Güterwagen wurden richtige Stationsgebäude, inkl. Toiletten und mehr eingerichtet. An der Strecke fanden einige kleinere Reparaturen statt. Seit Dezember 2021 fahren wieder öffentliche Züge, in der Regel bis zum Maximum besetzt, obwohl alle Züge um mindestens einen Wagen mehr verstärkt wurden.

Der Betrieb El Maitén von Ferrocarril de Chubut hat das Gleis von El Maitén über die Provinzgrenze nach Ñorquincó repariert, in Ñorquincó wurde ein Gleisdreieck gebaut und die Provinz Rio Negro hat die dortige Station etwas in Stand gesetzt. Seit Januar fahren einzelne Züge als „Rundfahrten“ zwischen El Maitén und Ñorquincó, die übrigen Züge, nach Desvío Thomaé verkehren seit Dezember ganz normal mit guter Auslastung.

Der Betrieb in Esquel hatte 2020/2021 mit Personalproblemen zu kämpfen, da die Angestellten der Bahn einen neuen Gesamtarbeitsvertrag verlangten. Das Problem, inklusive Lohnanpassungen konnte gerade noch rechtzeitig zur bereits im Oktober 2021 wieder startenden Fahrsaison gelöst werden. Diese Saison, die noch bis Ende März 2022 läuft hat es in sich. Die Zahl der Buchungen stieg so stark an, dass alleine im Oktober statt 8 Fahrten nach Nahuel Pan deren 28 verkehren mussten, obwohl eine Belegung der Wagen von 80% zugelassen wurde. Ähnlich stark blieb die Auslastung bis heute. Ein wichtiger Aspekt spielt sich der die Krise in Argentinien. Die Preise sind zwar relativ stabil, doch es ist für Argentinier schwer möglich grössere Beträge in Fremdwährungen zu bekommen, weshalb alle sozialen Schichten ihren Urlaub lieber im eigenen Land verbringen. Zudem gibt es für viele aus Südamerika noch immer Einschränkungen wegen Corona, obwohl gerade die südlichen Länder des Kontinentes recht weit sind mit den Impfungen.

